



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

Guadeloupe

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis délibéré de cadrage préalable
à l'évaluation environnementale du projet stratégique
2024-2028 du Grand Port Maritime de Guadeloupe (971)**

N°MRAe : 2024AGUA1

PREAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Guadeloupe s'est réunie le 02 août 2024 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le cadrage préalable relatif au projet stratégique 2024-2028 du Grand Port maritime de Guadeloupe.

Étaient présents et ont délibéré : Patrick Novello, Michel PY et Frédéric Eymard.

En application de l'article 9 du règlement intérieur de l'IGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La MRAe a été saisie pour avis sur la demande de cadrage préalable par le Grand Port Maritime de Guadeloupe, les pièces constitutives du dossier ayant été reçu par courriel le 06 juin 2024.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception.

La mission d'appui a consulté l'Agence régionale de santé (ARS) qui a transmis une contribution le 30/07/24. Les services de la DEAL ont également été consultés.

Sur le rapport préparé par la mission d'appui, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.

En amont de la conduite de l'évaluation environnementale, la personne publique chargée de l'élaboration ou de la modification d'un plan, schéma, programme ou document de planification peut consulter l'autorité environnementale sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental. Le cadrage préalable précise les éléments permettant d'ajuster le contenu du rapport à la sensibilité des milieux et aux impacts potentiels du plan sur l'environnement ou la santé humaine.

Le présent document expose l'avis de l'autorité environnementale en réponse à la demande exprimée par le Grand Port Maritime en amont de la conduite de l'évaluation environnementale

AVIS DETAILLE

Selon le code de l'environnement, les volets 4° et 5° des projets stratégiques des grands ports maritimes constituent un plan¹ soumis à évaluation environnementale et devant faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

Le cadrage préalable à la réalisation de l'évaluation environnementale d'un plan, schéma, programme ou document de planification est prévu par l'article R. 122-19 du code de l'environnement.

Le présent avis résulte de l'analyse par la MRAe du dossier transmis et des questions qui lui ont été posées dans le courriel de demande de cadrage préalable à la réalisation du rapport environnemental du projet stratégique 2024-2028 du Grand port maritime de la Guadeloupe (GPMG).

Le dossier transmis à la MRAe est très succinct et comprend les documents synthétiques suivants :

- la synthèse du projet stratégique en cours d'élaboration ;
- la liste des plans et programmes pris en compte pour l'analyse de la compatibilité du projet stratégique ;
- la liste de la bibliographie et des données utilisées ;
- le sommaire détaillé du rapport environnemental ;

La MRAe a estimé utile, pour la bonne information du public, de faire précéder ses réponses par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce projet stratégique. Cette présentation est issue de l'ensemble des informations portés à la connaissance de la MRAe ou disponibles sur le site internet du GPMG. Un rappel du cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet stratégique est également fourni.

Ce cadrage n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une évaluation environnementale proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, notamment en application de l'article R122-20 du code de l'environnement.

1 Contexte, enjeux et présentation du projet stratégique 2024-2028 du GPMG

1.1 Contexte réglementaire

Le Grand Port Maritime (GPM) de la Guadeloupe (GPMG) est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2013 par le décret n° 2012-1103 du 1er octobre 2012 pris en application de la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 réformant les ports d'Outre-mer, et le décret n°2012-1102 du 1er octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion.

Les textes de références des GPM ont été codifiés dans le livre du code des transports traitant des ports maritimes aux articles L. 5311-1 à L. 5352-5 et R. 5311-1 à R. 5352-7.

En matière de gouvernance, chaque établissement public portuaire ainsi créé est administré par

¹Au sens de l'article R.122-17 du code de l'environnement qui liste les plans, programmes et documents de planification devant faire l'objet d'une évaluation environnementale (rubrique 31°).

un conseil de surveillance et un directoire et doté d'un conseil de développement.

L'article L. 5312-2 du code des transports confie aux grands ports maritimes plusieurs missions notamment :

- la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- la gestion et la valorisation du domaine portuaire, notamment la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ;
- la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre ;
- l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire.

L'article L.5312-13 du code des transports prévoit que *« le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre »*.

L'article R.5312-64 du code des transports prévoit que le projet stratégique soit révisé tous les cinq ans, à l'exception des sections correspondant aux 4° et 5° de l'article R.5312-63 qui sont révisées lorsque le positionnement stratégique ou politique de l'établissement le nécessite.

Le projet stratégique 2024-2028 fait suite aux deux projets stratégiques élaborés depuis la loi de 2012 et couvrant respectivement les périodes 2014-2018, 2019-2023².

1.2 Territoire couvert par le Grand Port Maritime de Guadeloupe (GPMG)

L'activité du GPMG se répartit sur 5 sites de l'archipel guadeloupéen :

- Jarry sur la commune de Baie-Mahault : c'est le premier site de l'archipel pour les échanges de marchandises entre la Caraïbe, l'Europe et le continent américain. Il constitue le cœur logistique de la Guadeloupe avec la présence des principales industries et de nombreuses implantations de services logistiques et de transport ; il est contigu à une très grande zone d'activités ;
- Pointe-à-Pitre : le Port de Pointe-à-Pitre accueille le trafic passagers, une activité yachting et la croisière basée et de transit (proximité de l'aéroport international) ;
- Folle-Anse, sur l'île de Marie-Galante : équipé d'un poste sucrier ayant 9 mètres de tirant d'eau et de deux postes rouliers accessibles par barge, le port de Folle Anse de Marie-Galante constitue la plate-forme stratégique du désenclavement de cette île. Le site qui a l'avantage de disposer d'un quai en eau profonde, est un point de passage pour le trafic domestique et le cabotage ;
- Basse-Terre : il accueille aussi bien des trafics de fret que de transport de passagers (ligne régulière avec l'archipel des Saintes) ; il peut aussi accueillir des croisiéristes ;
- La marina du Bas du Fort : consacrée au nautisme, elle compte un peu plus de 1000 places ainsi que 45 postes de mouillage sur bouées et un secteur consacré aux yachts de plus de 23 mètres.

² <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019agua1.pdf>

En 2023³, le GPMG a accueilli près de 1,150 millions de passagers dont 300 732 croisiéristes. Le trafic de marchandises y atteint 3,5 millions de tonnes. Le trafic de conteneurs correspond à environ 216 000 équivalents vingt pieds (EVP) dont 40 000 EVP transbordés.

Le GPMG intervient directement en tant que gestionnaire des espaces naturels dont il a l'affectation à travers la préservation des écosystèmes et de leur diversité, la mise en valeur de ces espaces et leur gestion écologique. Le GPMG a initié une gestion active des espaces naturels de sa circonscription qui s'étend sur plus de 5 000 ha. Un plan d'action, dénommé Càyoli, est ainsi conçu et mis en œuvre pour une première période d'une quinzaine d'années. Son objectif est de protéger les milieux, de développer leur valeur écologique et de favoriser les usages et les activités économiques durables en lien avec ces milieux.

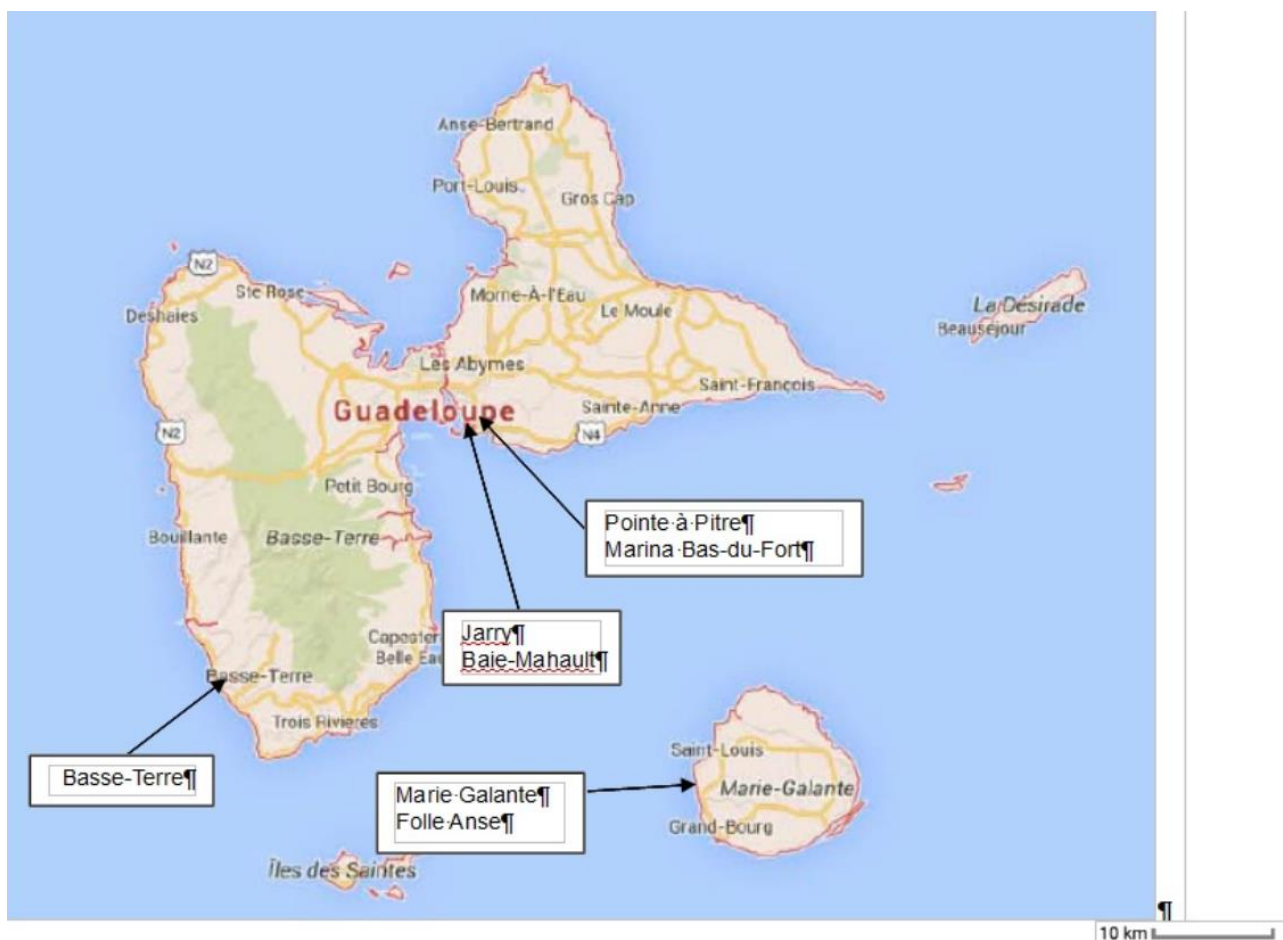


Figure 1 : localisation des sites du grand port maritime de Guadeloupe (fond de carte : googlemap)

1.2 Évolution du contexte et enjeux

Selon la synthèse transmise à la MRAe, le projet stratégique prend en compte trois facteurs d'évolution qui sont liés au marché, à l'environnement et aux stratégies territoriales.

Pour le GPMG, il s'agit d'anticiper les évolutions suivantes du marché :

- « une évolution des trafics de conteneurs, d'un flux domestique vers un flux de transbordement, du fait d'un projet d'investissement conséquent qu'est le « Hub

³ https://guadeloupe-portcaraibes.com/wp-content/uploads/2024/02/dec23_new_DEF.pdf

Guadeloupe » ;

- *une augmentation de la taille des navires modifiant les cadences et les volumes reçus ;*
- *une conversion des trafics énergétiques, en faveur d'une transition bas carbone (baisse des hydrocarbures à moyen et long termes). »*

La MRAe estime utile, pour la bonne information du public, de préciser qu'il ne s'agit pas à proprement parler du « hub Guadeloupe », mais du « hub Antilles⁴ » qui constitue non pas un projet d'investissement mais un projet stratégique de développement intéressant les deux grands ports et les deux territoires de Guadeloupe et Martinique aux Antilles. Pour le GPM de Guadeloupe, ce projet comporte effectivement des investissements conséquents, dont l'extension du quai 12 et l'acquisition de 3 portiques XXL afin d'adapter ses infrastructures portuaires et ses capacités d'accueil et de manutention.

Selon la synthèse transmise à la MRAe les facteurs environnementaux traduisent à la fois des évolutions réglementaires et des évolutions climatiques, pouvant avoir un impact notamment sur le fonctionnement du port. Ces évolutions sont les suivantes :

- *« une exposition toujours plus grande aux risques climatiques ;*
- *une déclinaison par l'État du cadre réglementaire environnemental qui positionne le GPMG comme acteur essentiel de l'adaptation ;*
- *un cadre imposé à la filière qui incite également le GPMG à être un acteur de la décarbonation. »*

Les facteurs liés aux stratégies territoriales décrivent l'articulation nécessaire à trouver entre la stratégie du Port et les orientations du territoire portées par les collectivités territoriales (communes, agglomérations, Conseil départemental et Conseil Régional) et par l'État. Ces stratégies couvrent plusieurs domaines :

- *« des stratégies territoriales qui répondent aux enjeux de transition énergétique et environnementale : celles-ci sont intégrées dans la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE), dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), ainsi que dans le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ;*
- *des ambitions de développement économique, que doit aussi soutenir le GPMG. Ces ambitions sont portées notamment par le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) ;*
- *une volonté des élus locaux d'aménager le territoire et d'améliorer la mobilité des citoyens : cette volonté se traduit à travers le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et les outils d'aménagement du territoire ; à travers les Plans d'Aménagement Stratégique (PAS) des collectivités et plus largement des stratégies de mobilité des villes de Pointe-à-Pitre et de Basse-Terre. »*

Il convient de rappeler que la PPE et le PPA sont des documents élaborés à l'échelle de la Guadeloupe tandis que le PCAET est une démarche de planification stratégique et opérationnelle conduite sur le territoire d'un établissement de coopération intercommunale (EPCI). Dans le cas du GPMG, trois EPCI sont concernés : la Communauté d'agglomération du Levant (CARL), CAP

⁴Le Hub Antilles constitue un projet commun de développement ambitieux autour de l'économie portuaire et logistique, attentif à la réduction de l'empreinte carbone de la desserte maritime et portuaire. Pleinement inscrit dans le projet d'économie bleue et verte des territoires de Martinique et de Guadeloupe, le Hub Antilles constitue une véritable opportunité pour consolider le développement des deux grands ports maritimes et des économies locales. Il contribue également au projet national de faire de la France une puissance maritime et décarbonée, ambition réaffirmée lors des Assises de l'économie de la mer à Nantes le 28 novembre 2023.

(<https://www.ecologie.gouv.fr/presse/accord-mise-place-du-grand-projet-hub-antilles>)

Excellence et la communauté d'agglomération Grand-Sud Caraïbes.

Pour le GPMG il en résulte six enjeux :

- transformer le modèle opérationnel du port
- modifier le modèle économique du port ;
- réduire l'impact environnemental du port ;
- développer une stratégie d'adaptation au changement climatique ;
- soutenir le développement économique du territoire ;
- se coordonner avec la multiplicité d'acteurs du territoire

1.3 Présentation du projet stratégique 2024-2028 du GPMG

Le Projet Stratégique 2024-2028 s'inscrit dans une stratégie plus globale établie par le Port sur le long terme, à horizon 2040, en cohérence avec les grandes orientations de la stratégie nationale de développement de l'économie bleue en Outre-mer.

Afin de répondre aux enjeux qu'il a identifiés, le GPMG a fixé quatre ambitions pour le port :

- un port animateur de la place portuaire, pour accroître sa valeur ajoutée dans l'économie du territoire et renforcer sa compétitivité ;
- un port facilitateur de la coopération territoriale et des mobilités ;
- un port acteur des transitions énergétiques, écologiques et sociétales ;
- un port fédérateur autour de la qualité de ses infrastructures et de la fiabilité de ses opérations.

Pour atteindre ces objectifs, chaque ambition a été déclinée en actions stratégiques. Le GPMG prévoit au total 21 actions stratégiques (cf. annexe jointe) en lien avec les volets réglementaires.

2 Les réponses de la MRAe aux questions posées par le GPMG

La MRAe rappelle que le cadrage porte sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental, en vue de permettre au pétitionnaire d'adapter le contenu de l'étude d'impact à la sensibilité des milieux et aux incidences potentielles du projet stratégique 2024-2028 du GPMG sur l'environnement et la santé humaine.

Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et études complémentaires éventuelles que devra mener le pétitionnaire pour fournir un rapport environnemental complet. Certains points n'ayant d'ailleurs pas fait l'objet de questions de cadrage sont abordés dans la 3^{ème} partie du présent avis.

2.1 Procédure d'instruction : documents attendus, mode de transmission, délais, modalités de consultation du public

Contenu du projet stratégique

Le contenu du Projet Stratégique (PS) est rappelé aux articles L. 5312-13 du code des transports et R103-1 du code des ports maritimes. Il doit traiter des 5 volets suivants :

- Volet 1 : le positionnement stratégique et la politique de développement du grand port maritime ;
- Volet 2 : les aspects économiques et financiers, notamment moyens prévisionnels dont dispose le GPMG pour réaliser ses objectifs, programmes d'investissements et politique d'intéressement des salariés ;

- Volet 3 : les modalités retenues pour l'exploitation des outillages et le recours à des filiales ;
- Volet 4 : la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 103-1. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ;
- Volet 5 : les dessertes du port et la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial

La synthèse du projet stratégique indique « *Concernant le volet 3, il est à noter qu'a contrario des ports hexagonaux, le GPMG est resté propriétaire de ses outillages et employeur des manutentionnaires dits « verticaux ». Ainsi, ce volet ne figurera pas en tant que tel dans le présent Projet Stratégique mais sera abordé avec le volet 4 « Aménagements ».*

La MRAe considère que la proposition d'aborder le volet 3 avec le volet 4 « Aménagements » ne répond pas aux attendus de la réglementation. La situation particulière du GPMG par rapport à l'hexagone n'est pas suffisante pour justifier l'absence d'un volet 3 traitant des outillages et des manutentionnaires : le décret en date du 1er octobre 2012 organise le fonctionnement de ces GPM ultramarins qui conservent la propriété des outillages de manutention. Le projet stratégique qu'ils sont tenus d'élaborer doit à ce titre comporter un volet spécifique et prospectif consacré aux modalités d'exploitation des outillages. Par conséquent un volet 3 traitant des outillages et des manutentionnaires est attendu dans le rapport de présentation du projet.

Concernant le volet 5, en termes d'intermodalité il s'agira en particulier de définir la stratégie du port pour le transport routier.

Saisine de la MRAe

En application de l'article L122-7 et R122-17 §IV-2° du code de l'environnement, le GPMG transmet pour avis à la Mission Régionale d'autorité environnementale le projet stratégique accompagné du rapport d'évaluation environnementale et le résumé non technique (cf. § 2.2 du présent avis) ainsi que les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables et qui ont été rendus à la date de la saisine (article R122-21 du code de l'environnement) notamment l'avis du conseil de développement sur le projet stratégique (articles R5312-39 du code des transports).

Les modalités de saisine de la MRAe sont indiquées sur le site internet de la DEAL à l'adresse suivante : <https://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/deroulement-de-la-procedure-a888.html>

L'avis de la MRAe est rendu dans un délai de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet (article R122-21 du code de l'environnement).

Modalités de consultation du public

Dès l'adoption du projet stratégique par le conseil de surveillance du GPMG, en application de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, le GPMG informe le public des modalités de mise à disposition du projet et de la déclaration mentionnée au 2° du I de ce même article qui résume notamment comment les observations et propositions du public ont été prises en considération par le GPMG.

Pour en savoir plus sur la participation du public dans le cadre de l'évaluation environnementale : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Guide_juridique_Participation_Public.pdf

Ainsi en vertu de l'article L121-17 du Code de l'Environnement, le GPMG peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable selon les modalités librement fixées et dans le respect des articles L121-15-1 à L121-17 et R121-19 à R121-24 du même Code.

2.2 Avis sur la proposition de sommaire

Le sommaire proposé par le porteur de projet respecte le cadre défini par l'article R122-20 du code de l'environnement qui précise le contenu de l'évaluation environnementale de certains plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement.

La MRAe note que le résumé non technique ne figure pas dans le sommaire. Il fera donc l'objet d'un document séparé comme préconisé dans le mémento publié par le CGDD en 2022 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/memento_evaluations_environmentales_resume_non_technique.pdf

La MRAe constate que la recommandation qu'elle a émise dans son avis⁵ concernant le bilan de la mise en œuvre du précédent projet stratégique a été prise en compte : d'après le sommaire présenté le rapport d'évaluation environnementale du projet stratégique 2024-2028 comportera un bilan des indicateurs environnementaux du projet stratégique 2019-2023 et pas seulement un bilan de la mise en œuvre du plan.

Pour la MRAe, il convient de compléter le sommaire avec une liste des figures et une liste des tableaux afin d'en faciliter l'accès.

2.3 Avis sur la cohérence des niveaux d'enjeu identifiés et recommandations sur les thématiques prioritaires

Les six enjeux identifiés par le GPMG sont cohérents au regard des facteurs d'évolution pris en compte. Toutefois, pour les deux derniers enjeux, la MRAe estime que le rôle central du Grand port maritime va au-delà : le GPM oriente et impulse plus qu'il ne soutient le développement économique du territoire. En outre, plus qu'une coordination avec les acteurs du territoire il s'agit d'un partenariat tant les imbrications sont fortes en matière de développement économique, touristique et de filières nautiques de la Guadeloupe. A ce titre, il convient de mentionner la « charte Port Center de Guadeloupe » dont la vocation est de faire travailler ensemble les différents acteurs dans la perspective d'une mise en œuvre d'un développement spatial et économique harmonieux du territoire.

Les enjeux identifiés et centrés sur les emprises portuaires nécessitent plus qu'une simple coordination : dessertes du port à Jarry à revoir pour garantir l'opérabilité du port en cas d'inondation et/ou d'élévation du niveau de la mer, synergies à mettre en place avec les villes concernées et le CTIG, pour optimiser l'accueil et l'expérience des croisiéristes, coopération avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité pour mettre en place de vrais HUB de transport multimodal- signalétique, billetterie, horaires, accueil et fluidité des connexions, accessibilité aux PMR et personnes porteuses de handicap, etc. . Ces actions ont vocation à être intégrées dans

⁵ <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019agua1.pdf>

l'ambition 2 « un port facilitateur de la coopération territoriale et des mobilités » liée au volet 5 « dessertes maritimes et territoriales ».

Pour la MRAe, et selon les informations qui ont été portés à sa connaissance, les principaux enjeux environnementaux concernent :

- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique
- le développement des énergies renouvelables et l'augmentation de l'efficacité énergétique du port
- les milieux naturels aquatiques et terrestres, la biodiversité végétale et animale et des corridors écologiques
- les risques naturels et technologiques
- les besoins et les modalités de dragage et de gestion des matériaux extraits
- enjeux sanitaires (qualité de l'air, qualité des eaux, gestion des déchets, nuisances sonores)

S'agissant de la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre et du changement climatique, le GPMG pourra se référer à la note validée par les autorités environnementales Ae et MRAe le 7 mars 2024⁶.

En ce qui concerne l'augmentation de la performance énergétique du port, le GPMG pourra utilement s'appuyer sur l'avis technique de la DEAL/HBD /UPE⁷.

2.4 Documents de planification et bibliographie pris en compte

La liste des plans et programmes qui seront pris en compte pour l'analyse de l'articulation avec le projet stratégique est présentée dans un tableau. Celui-ci comprend les principaux documents de planification attendus et couvre les différentes thématiques (urbanisme, transport, climat, trame verte et bleue, eaux, déchets, risques, santé, énergie, biodiversité).

Il convient d'y ajouter notamment le Document stratégique de bassin maritime des Antilles (DSBM) adopté en 2021 par le conseil maritime ultramarin des Antilles : le DSBM ayant pour vocation de coordonner toutes les politiques sectorielles s'exerçant en mer ou sur le littoral, il y a obligation de le prendre en compte pour les plans, programme, schéma susceptible d'avoir une incidence significative sur la mer ce qui est le cas du projet stratégique du GPMG.

Le plan d'occupation des sols (POS) du Gosier est le document d'urbanisme applicable sur la commune depuis la dernière annulation de son PLU en 2023. Il convient donc de prendre en compte le POS dans l'analyse de l'articulation avec le projet stratégique du GPMG.

Le MRAe signale que les Plans de Déplacement Urbain (PDU) ont été remplacés par les plans de mobilité (PDM). En outre, le syndicat mixte de transport (SMT) qui dispose d'un PDU ne couvrant que le territoire de CAP Excellence, a engagé la réalisation de son PDM avec extension au territoire de la communauté d'agglomération de la Rivière du Levant (CARL). Pour les documents en cours d'élaboration qui ne sont pas pris en compte dans l'analyse de l'articulation avec le projet stratégique, il est pertinent de les prendre en compte dans l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux.

Le tableau indique également la date d'approbation de ces documents. Il convient de le compléter

⁶ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/240307_note_ges_climat_validee_ae_et_mrae_ara_cr.pdf

⁷ Unité performance environnementale (cf organigramme DEAL, note de bas de page 7)

pour le PLU de Pointe-à-Pitre approuvé le 19 août 2013.

En revanche, le tableau n'indique pas quels plans ont fait ou feront l'objet d'une évaluation environnementale. Ces indications requises à l'article R122-20 du code de l'environnement devront être présentées dans le rapport d'évaluation environnementale.

A ce titre, la MRAe signale que la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) de Guadeloupe 2024-2028 et 2029-2033 a fait l'objet d'un avis délibéré de l'autorité environnementale le 7 mars 2024 qui met en exergue dans une de ses recommandations l'articulation entre la PPE et les enjeux sur la qualité de l'air et du bilan carbone du transport maritime.

S'agissant de la bibliographie, elle pourra être utilement complétée notamment par les deux documents suivants :

- l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC2) réalisée par la Région et livrée en 2022 ;
- le rapport intermédiaire sur l'évaluation économique des impacts des risques côtiers en lien avec le changement climatique sur le littoral de la Guadeloupe (ADEME-CCIG-BRGM).

Afin de poursuivre le travail de complétude et d'actualisation des documents de planification à prendre en compte ou de la bibliographie à utiliser, le GPMG pourra se rapprocher des services concernés de la DEAL⁸ ou des personnes compétentes pour élaborer ces documents.

2.5 Mesures Éviter, Réduire, Compenser (ERC)

Le porteur de projet demande à la MRAe de formuler des recommandations sur les mesures ERC ainsi que sur les mesures de suivi. Les principaux éléments fournis dans la demande cadrage étant limités à une synthèse du projet de 7 pages présentant notamment la structure du projet stratégique à réaliser pendant la période 2024-2028, la réponse de la MRAe ne peut être que générale. Au vu de ces éléments et du document de travail du GPMG sur les mesures ERC porté à sa connaissance, la MRAe renvoie le pétitionnaire aux avis suivants :

- avis délibéré de l'autorité environnementales du 22 mai 2019 sur le projet stratégique 2019-2023 du GPMG (pages 13 et 14) ;
- la note délibérée de l'autorité environnementale du 25 mai 2016 sur les projets stratégiques des grands ports maritimes (pages 19 et 20) ;
- l'avis délibéré de l'autorité environnementale du 22 décembre 2022 sur l'extension du quai 12 et le confortement des quais 7 et 8 du GPMG.

Les recommandations portent notamment sur la nécessité de répartir les mesures correctement dans chacune des trois catégories, en particulier s'agissant des mesures de compensation, et de préciser les modalités de mise en œuvre.

A ce titre, la MRAe rappelle que la mise en œuvre d'un programme « Sensibilisation- Anticipation- Observation » des mammifères marins de Guadeloupe n'est pas une mesure compensatoire mais une mesure d'accompagnement en lien avec le sanctuaire marin « Agoa »⁹ : le plan d'action 2023-2027 du sanctuaire Agoa contient plusieurs mesures en faveur de la préservation des tortues marines mais il s'agit essentiellement de mesures de réduction ou d'accompagnement.

L'engagement du maître d'ouvrage à mettre en œuvre les différentes mesures envisagées devra

⁸ L'organigramme DEAL est à retrouver sur <https://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/une-nouvelle-organisation-a-la-deal-a1651.html>

⁹ Créé en 2010, le sanctuaire AGOA est une aire marine protégée dédiée à la protection des mammifères marins des Antilles françaises. Après un premier plan de gestion, le sanctuaire a publié en mars 2024 le plan de gestion 2023-2037 du Sanctuaire Agoa et le plan d'actions 2023-2027, consultable sur <https://sanctuaireagoa.fr/documentation/le-plan-de-gestion-du-sanctuaire-agoa>

être affirmé clairement et les mesures chiffrées. Celles-ci doivent porter sur la mise en œuvre de l'ensemble du projet stratégique du GPMG quitte à les adapter au fur et à mesure de la réalisation des travaux.

La MRAe constate que plusieurs mesures ERC s'inscrivent dans la continuité du plan stratégique ce qui paraît assez logique compte tenu qu'une échéance de 5 ans est un délai court pour la mise en œuvre d'un projet à dimension stratégique et que certaines mesures ne peuvent que s'inscrire dans la durée. C'est le cas de la mesure de prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes. Pour la MRAe, l'évaluation environnementale devra indiquer les éléments nouveaux apportés à cette mesure. Elle recommande de mieux prendre en compte l'iguane commun, espèce exotique envahissante qui constitue une menace pour l'iguane des petites Antilles¹⁰, espèce endémique et protégée sur l'ensemble du territoire français.

3 Les points de vigilance de la MRAe

Justification et description des solutions de substitution raisonnable

L'article R. 122-20 du code de l'environnement précise que le rapport environnemental doit comporter l'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement. Si des études techniques ont été menées il est nécessaire de les présenter en appui de la justification des variantes retenues dans le projet stratégique, (exemple : choix de construire un nouveau siège pour le GPMG et choix du site).

Par ailleurs, la MRAe prend note du projet de « hub Antilles » mais demande à ce que les synergies entre les différents ports soient davantage étayées et démontrées. Des éléments expliquant la synergie entre le GPMG et le grand port maritime de la Martinique, sont attendus dans la justification du choix du projet stratégique 2024-2028.

Interface ville/port

L'interface ville /port revêt un intérêt particulier du fait de la présence d'enjeux multiples (risque de submersion marine, nuisance sonore, qualité de l'air, activités humaines) qui nécessite de définir une vision partagée de l'aménagement de ces espaces. La construction du nouveau siège du GPMG et la modernisation de la gare maritime de Bergevin sont deux opérations prévues sur ce type d'espace.

Au-delà de la « charte Port Center » dont l'un des objectifs est d'ouvrir le port au citoyen et de faire émerger une culture ville-port, l'évaluation environnementale, devra montrer en quoi les actions et mesures proposées permettent d'améliorer le cadre de vie et l'interface ville /port dans tous ses aspects : paysagers, santé-environnement en lien avec le développement du trafic poids-lourds, nuisances sonores en lien avec les développements de l'activité portuaire, les déplacements entre le port et différents lieux emblématiques de la ville tel que le Mémorial Act, au travers de l'intermodalité. Les projets situés à proximité ou en lien avec le GPM portés par les EPCI et communes doivent également être pris en compte (par exemple le projet de renouvellement urbain porté par CAP Excellence et le projet de Transport en Commun en Site Propre porté par le Syndicat Mixte des Transports).

¹⁰ L'iguane des Petites Antilles est une espèce endémique. Il était présent depuis Anguilla jusqu'en Martinique, mais il a aujourd'hui disparu de nombreuses îles (Saint-Martin, Saint Kitts et Nevis, Barbuda, Antigua), notamment à cause de la destruction de son habitat et de l'arrivée de l'iguane commun. Protégé sur l'ensemble des territoires français, sa conservation fait l'objet d'un Plan national d'actions (PNA) depuis 2010. Malgré les actions de conservation entreprises, il a été reclassé comme « En danger critique d'extinction » sur la liste rouge de l'UICN, soit l'état de conservation le plus dégradé avant l'extinction. <https://uicn.fr/wp-content/uploads/2022/05/tableaux-liste-rouge-faune-de-guadeloupe.pdf>

Impact du projet stratégique sur les conditions nautiques du GPMG et sur les milieux naturels

Les conséquences des enjeux mentionnés dans le projet stratégique, dont le hub Antilles, doivent être prises en compte, notamment, la perspective d'avoir un développement du trafic avec des navires plus grands, plus automatisés, moins manœuvrant, avec tous les impacts éventuels sur le profil du chenal actuel et sur les milieux naturels (impacts liés au dragage et gestion des sédiments).

Résilience des infrastructures et du territoire

C'est un enjeu à prendre en compte, au-delà des risques naturels et technologiques. Le projet stratégique du GPM ne doit pas venir accroître l'exposition aux risques à la fois des activités portuaires, mais aussi des populations qui vivent à proximité du port (montée des eaux, secteur des mangroves).

L'évaluation environnementale devra montrer comment la stratégie d'adaptation au changement climatique est prise en compte dans le projet stratégique du GPMG ainsi que la cohérence du projet avec les objectifs de la loi climat et résilience qui vise notamment à protéger les populations et les infrastructures tout en permettant le développement du territoire.

Dispositif de suivi

Les dispositifs de suivi constituent l'une des clés de voûte des plans et programmes. Fondés sur des indicateurs ou des campagnes de surveillance des milieux, adaptés non seulement aux enjeux du territoire concerné, mais aussi aux projets et mesures du plan ou du programme, ils revêtent une grande importance pour garantir les ambitions environnementales affichées. Aussi, des indicateurs ciblés paraissent souvent plus appropriés que certains indicateurs généraux.

La MRAe rappelle les deux types de recommandations en la matière :

- choisir des indicateurs représentatifs des principaux enjeux environnementaux identifiés par le rapport environnemental, mais aussi de nature à pouvoir suivre l'effet des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues. L'objectif est d'une part de suivre quelques indicateurs globaux pour pouvoir apprécier les effets de l'ensemble du programme sur la totalité de sa durée, mais aussi de pouvoir appeler l'attention des maîtres d'ouvrage sur les enjeux et la sensibilité de leur projet ;
- décrire plus finement les modalités de suivi de certaines mesures, notamment de compensation, pour pouvoir garantir l'atteinte des objectifs poursuivis, voire si nécessaire, apporter des mesures correctives en cours de mise en œuvre du projet stratégique en cas d'écart par rapport aux indicateurs retenus.

Elle attire l'attention sur l'intérêt d'intégrer dans le dispositif de suivi des études et recherches relatives à certains milieux mal connus ou encore certains habitats ou espèces en mauvais état de conservation pour la mise à jour des données ou des connaissances initiales. Elle souligne aussi l'intérêt du partage et de la mise à disposition auprès du public des données ainsi capitalisées.

ANNEXE

Structure du Projet Stratégique : lien entre ambitions et volets réglementaires

Volets réglementaires	Ambitions du GPMG	Actions stratégiques
Volet 1 Positionnement stratégique et politique de développement	Ambition 1 : un Port animateur de la place portuaire, pour accroître sa valeur ajoutée dans l'économie du territoire et renforcer sa compétitivité	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fédérer les opérateurs économiques du territoire autour d'un hub d'opportunités 2. Contribuer à augmenter la valeur ajoutée du trafic conteneurisé, pour l'archipel en favorisant la création de nouvelles filières de transformation 3. Investiguer les perspectives de développement des filières nautiques 4. Définir une stratégie foncière pour valoriser au mieux les espaces portuaires 5. Rénover la gestion du domaine portuaire par l'instauration d'une relation client domanial
Volet 2 Aspects économiques et financiers	<i>Les éléments financiers et la trajectoire financière sont traités dans une partie dédiée du présent projet, intitulée « soutenabilité financière du projet stratégique » et ne figurent pas au niveau des actions stratégiques.</i>	
Volet 3 Exploitation des outillages	<i>A contrario des ports hexagonaux, le GPMG est resté propriétaire de ses outillages et employeur des manutentionnaires dits « verticaux ». Ainsi, ce volet ne figure pas en tant que tel dans le présent Projet Stratégique mais sera abordé avec le volet 4 « Aménagements ».</i>	
Volet 4 Développement durable et aménagements	Ambition 3 : un Port acteur de la transformation énergétique et écologique	<ol style="list-style-type: none"> 9. Étendre la production d'électricité photovoltaïque pour couvrir les besoins des activités portuaires 10. Augmenter l'efficacité énergétique du Port 11. Construire le nouveau siège du GPMG, HQE et autonome en énergie 12. Amorcer l'électrification à quai pour les paquebots de croisière et les porte-conteneurs 13. Faciliter ou prendre part à des projets de R&D liés à la transition énergétique 14. Poursuivre et valoriser les actions de préservation, de restauration, de captation pour en faire des actifs de compensation : il s'agit d'assurer une gestion durable des zones naturelles et des écosystèmes marins protégés (et donc de formaliser un plan de gestion des espaces naturels) 15. Consolider une stratégie d'adaptation au changement climatique permettant la protection des personnes et des infrastructures 16. Sensibiliser les clients aux enjeux environnementaux et les accompagner dans leur transition écologique 17. Promouvoir la RSE et accompagner les collaborateurs du Port dans l'adoption de comportements plus éco-responsables
	Ambition 4 : un Port fédérateur autour de	18. Mettre en œuvre les aménagements du Hub Guadeloupe en sécurisant les opérations quotidiennes et la qualité de service ✓

Volets réglementaires	Ambitions du GPMG	Actions stratégiques
	la qualité de ses infrastructures et de la fiabilité de ses opérations	<ul style="list-style-type: none"> 19. Garantir la résilience des infrastructures portuaires, en particulier pour les trafics de vracs 20. Poursuivre la digitalisation des processus internes et externes et améliorer la résilience et la sécurité des systèmes d'information 21. Augmenter la sécurité du passage portuaire et garantir la continuité des opérations
Volet 5 Dessertes maritimes et territoriales	Ambition 2 : un Port facilitateur de la coopération territoriale et des mobilités	<ul style="list-style-type: none"> 6. Repenser et moderniser les installations dédiées à la croisière en cohérence avec l'ambition territoriale pour le développement de la filière et les besoins exprimés par les compagnies maritimes 7. Moderniser la gare maritime de Bergevin pour améliorer l'expérience client et répondre aux besoins de continuité territoriale en : (1) adaptant son dimensionnement au nombre de passagers accueillis, (2) améliorant leur expérience par la mise en place d'une nouvelle offre, et (3) contribuant à la transition bas carbone du site 8. Favoriser l'intermodalité en accompagnant les projets de mobilité du territoire